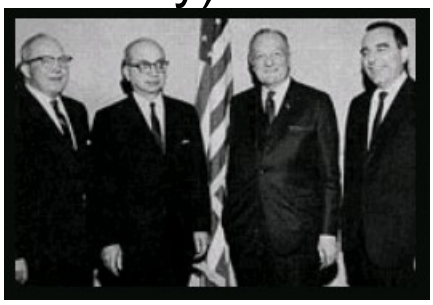
Sicherlich kursieren seit vielen Jahren Gerüchte, dass es sich bei den deutschen Entwürfen "fliegender Untertassen" in Wirklichkeit um von Menschenhand geschaffene Versuche handelte, abgestürzte reale "UFOs" zu reproduzieren - Versuche, die scheiterten, weil die beteiligten Ingenieure und Wissenschaftler nicht in der Lage waren, die Steuer- und Antriebssysteme der angeblich abgestürzten Fluggeräte nachzubauen.

Einer der eindrucksvollsten Befürworter dieser Behauptung ist Colonel Philip J. Corso (Ret.) (links mit Edwards O'Connor, Corso, Generalleutnant Arthur Trudeau und Victor Fediay).



Corso veröffentlichte ein Buch mit dem Titel "The Day After Roswell: A Former Official Reveals the US Government's Shocking UFO Cover-up", in dem er eine Reihe von Enthüllungen macht. Der Hintergrund von Corso ist beeindruckend. Er war Chef der Abteilung für ausländische Technologie der US-Armee und Mitglied des Nationalen Sicherheitsrats von Präsident Eisenhower.

Nach seinem Ausscheiden aus der Armee im Jahr 1963 arbeitete er für Senator Strom Thurmond. Corso wurde von Michael Lindemann von CNI News am 5. Juli 1997 interviewt und befragt:

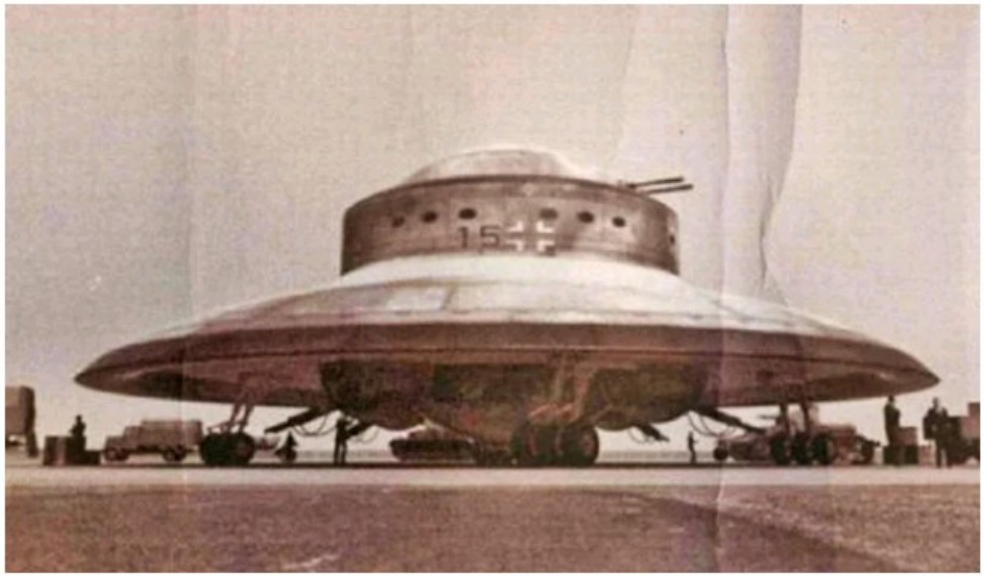
ML: Es gab Gerüchte und Spekulationen, dass Roswell und das, was aus Roswell hervorging - die Art und Weise, wie wir die Roswell-Technologie nutzten - nicht das erste Mal gewesen sein könnte, dass so etwas passiert ist. Es gab Hinweise oder Spekulationen, dass die Nazis so etwas getan haben, dass einige ihrer außergewöhnlichen technologischen Entwicklungen aus einer ähnlichen Quelle stammen könnten. Was halten Sie davon?

PC: Ja. Das stimmt. Ich hatte deutsche Wissenschaftler in meinem Team. Ich habe das mit ihnen besprochen. Ich habe das mit Oberth und von Braun besprochen. Ich war Teil des "Project Paperclip" mit General Trudeau... Es gab auch anderswo Abstürze, und sie [die Deutschen] sammelten auch Material. Die Deutschen arbeiteten daran. Sie haben das Antriebssystem nicht gelöst. Sie machten eine Menge Experimente mit fliegenden Untertassen. Sie hatten eine, die bis zu 12.000 Fuß hoch flog. Aber was wir und sie nicht geschafft haben, war das Leitsystem. In der Forschung und Entwicklung begannen wir zu erkennen, dass dieses Wesen [ein gefangener Außerirdischer] ein Teil des Leitsystems war, ein Teil des Geräts selbst."

In seinem Buch beschreibt Corso auch das UFO, das in Roswell abstürzte, und notiert die Beobachtungen von General Twinning bezüglich des Designs:

"Das halbmondförmige Fluggerät sah den deutschen Horten-Flügeln, die unsere Flieger am Ende des Krieges gesehen hatten, so unangenehm ähnlich, dass er vermuten musste, die Deutschen seien auf etwas gestoßen, von dem wir nichts wussten. Und seine Gespräche mit Werner von Braun und Willy Ley in Alamogordo in den Tagen nach dem Absturz bestätigten dies. Sie wollten nicht für verrückt gehalten werden, deuteten aber an, dass es eine tiefere Geschichte über das gab, was die Deutschen konstruiert hatten."

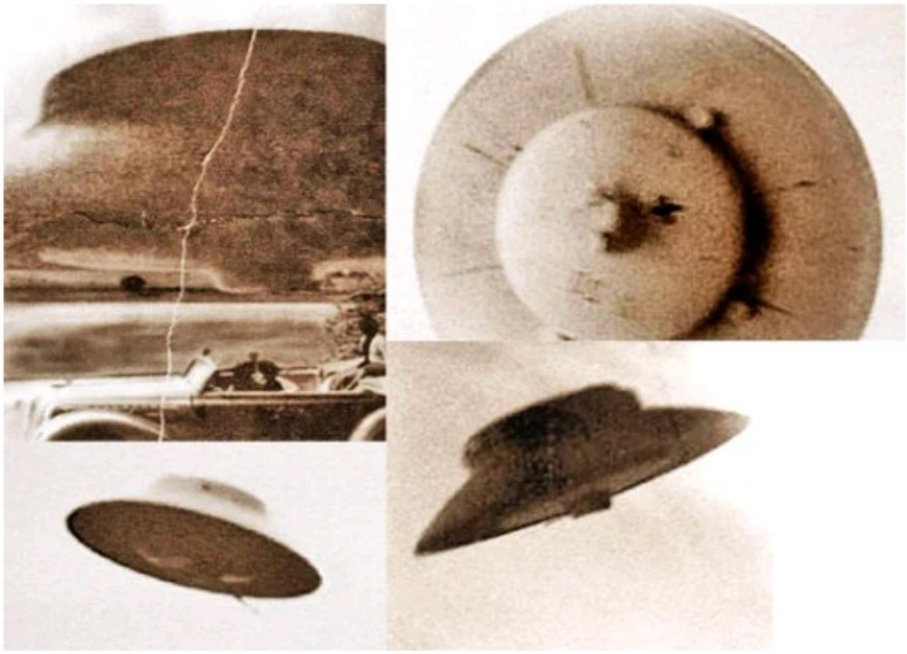
Laut einer Reihe von Kriegsdokumenten bauten Hitlers Ingenieure sogar fliegende Untertassen und seltsame Luftfahrzeuge, die als "Lichtkugeln" beschrieben wurden und die in der Lage waren, zu fliegen und den alliierten Jägern zu folgen, um sie während des Fluges zu dezentrieren.



Der italienische Forscher Renato Vesco behauptete, die Deutschen hätten die Antischwerkraft entwickelt. Die scheibenförmigen und röhrenförmigen Fluggeräte wurden gegen Ende des Zweiten Weltkriegs gebaut und getestet, was seiner Meinung nach die richtige Erklärung für die Foo-Fighter sei. Diese Konzepte wurden von den Amerikanern und den Sowjets nach dem Krieg weiterentwickelt und führten direkt zu den "fliegenden Untertassen".

Die "Nazi-UFOs", die auch als Haunebu, Hauneburg-Geräte oder Reichsflugscheiben bezeichnet werden, sind fortschrittliche Flugzeuge oder Raumfahrzeuge, die von Deutschland während des Zweiten Weltkriegs entwickelt wurden. Diese Technologien und Superflugzeuge tauchen in einer Reihe von Verschwörungstheorien auf.

Sie tauchen in der Regel im Zusammenhang mit dem esoterischen Nationalsozialismus auf, einer Ideologie, die eine Rückgewinnung der Nationalsozialisten zu übernatürlichen oder paranormalen Zwecken beinhaltet. Viele Autoren haben eine historische Verbindung zwischen Nazideutschland, seinen Erkundungsmissionen rund um den Globus und diesen faszinierenden UFOs hergestellt.



Deutschland erforschte fortschrittliche Antriebstechnologien, darunter Raketen und leistungsstarke Turbinen, die von Viktor Schauberger entwickelt wurden.

Der allererste tatsächliche Hinweis auf "Nazi-UFOs" stammt aus einer Reihe von Texten des italienischen Turbinenexperten Giuseppe Belluzzo. Der am 24. und 25. März 1950 verfasste Text über geheime Technologien wurde in der italienischen Tageszeitung "Il Giornale d'Italia" veröffentlicht:

"... Typen von Flugscheiben wurden in Deutschland und Italien bereits 1942 entworfen und untersucht".

Belluzzo äußerte auch die Meinung, dass irgendeine Großmacht Scheiben starten lässt, um sie zu studieren.

GINE - LIRE 20 ULTIMISSIMA

D'ITALIA

SABATO 25 MARZO 1950
ANNO XLIX NUM. 72

I DISCHI VOLANTI furono ideati nel 1942 IN ITALIA E IN GERMANIA

Mussolini e Hitler se ne interessarono - Oggi qualche grande potenza sta utilizzando l'arma a scopo di studio

Il mondo è oggi posto a rumore dalla notizia della, secondo alcuni presunta e secondo altri constatata, esistenza dei cosidetti dischi volanti che hanno fatto lavorare la fantasia di coloro i quali, non conoscendo i progressi e le nuove possibilità della tecnica, hanno sollevato dei dubbi sulla possibile esistenza di questi nuovi istrumenti di distruzione.

La verità vera è che questi istrumenti di distruzione si possono costruire e fare funzionare, e che di essi già nel 1942 si erano studiati e disegnati in Germania ed in Italia alcuni prototipi nell'intento di fornire alla Patria in guerra uno strumento formidabile per la vittoria. Vittoria che si sarebbe realizzata se la moralità e la competenza di alcuni uomini che oggi vanno per la maggiore, fossero state diverse.

Ma ritorniamo, è il caso di scriverlo, a bomba, giacchè i nuovi istrumenti di guerra potevano allora trasportare, senza pericolo per guidatori che non erano necessarii, cariche di esplosivo di ogni specie e peso, ed oggi bombe atomiche in grado di distruggere intere città anche con dieci chilometri di diametro.

Il principio del disco volante è semplice, e ne è molto

to simmetricamente disposti rispetto all'asse del disco, hanno una sezione variabile da un minimo ad un massimo. Con

zione della velocità in pressione nel funzionamento a terra si arriva alla pressione di 2, 4 chilogrammi per centimetro

400 metri al secondo alla periferia, il disco volante e nello stesso tempo grazie ad una studiata inclinazione delle bocche c e d di efflusso dai condotti A e B genera una spinta verso l'alto in modo da provocare il moto ascensionale del disco ruotante, il quale percorre pertanto un'elica cilindrica, spostandosi nello spazio a grandissima velocità.

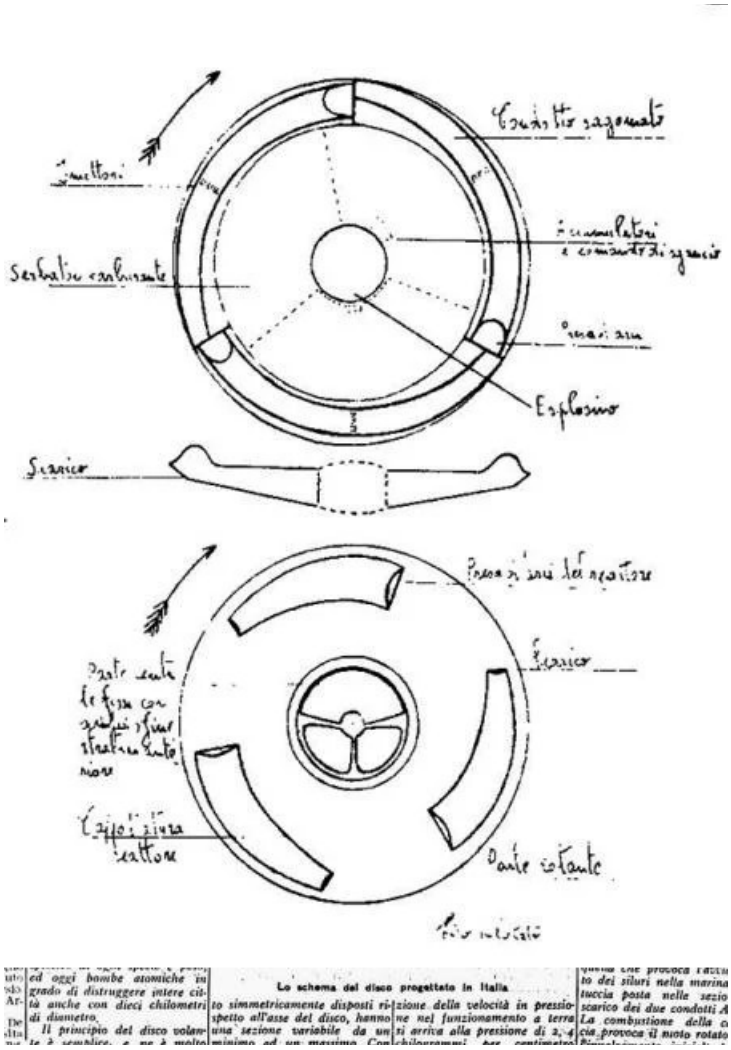
L'iniezione della nafta nella sezione massima dei condotti A e B ha luogo per effetto della forza centrifuga cui il combustibile è assoggettato, per effetto della rotazione del disco, nel condotto anulare collegato al disco stesso che lo contiene. Questo condotto anulare nella figura annessa è indicato con M e con e ed I sono indicati schematicamente gli iniettori che comunicano con il serbatoio della nafta.

La partenza da terra del disco volante avviene con la accensione e combustione rapida di una cartuccia analoga, salvo le maggiori dimensioni, a quella che provoca l'avviamento dei siluri nella marina, cartuccia posta nelle sezioni di scarico dei due condotti A e B. La combustione della cartuccia provoca il moto rotatorio e

Lo schema del disco progettato in Italia

Kurz nachdem Belluzzo über fortschrittliche Turbinen geschrieben hatte, gab der deutsche Wissenschaftler Rudolph Schriever zu, während der Nazizeit fliegende Untertassen entwickelt zu haben. In einem Interview mit dem deutschen Nachrichtenmagazin "Der Spiegel" behauptete Schriever, er habe ein Fluggerät entwickelt, das von einer kreisförmigen Ebene mit rotierenden Turbinenschaufeln mit einem Durchmesser von 15m angetrieben wurde.

In den 1950er Jahren interessierten sich viele Länder für die fliegenden Untertassen, und offenbar wollten viele Länder ihre eigene fliegende Untertasse entwickeln.



Ein Diagramm des UFOs von Belluzzo

1953 kündigte Avro Canada die Entwicklung der VZ-9-AV Avrocar an, eines Rundstrahlflugzeugs, das eine Geschwindigkeit von 2.400 km/h erreichen konnte. Kurz nach der Ankündigung von Avro Canada behauptete der deutsche Ingenieur Georg Klein, dass derartige Konstruktionen bereits während der Nazizeit entwickelt worden seien.

Klein identifizierte sogar zwei Typen von deutschen Flugscheiben:

1. Eine nicht rotierende Scheibe, die in Breslau von dem V-2-Raketentechniker Richard Miethe entwickelt wurde, die schließlich von den Sowjets erbeutet wurde, während Miethe über Frankreich in die USA floh und schließlich für Avro arbeitete.

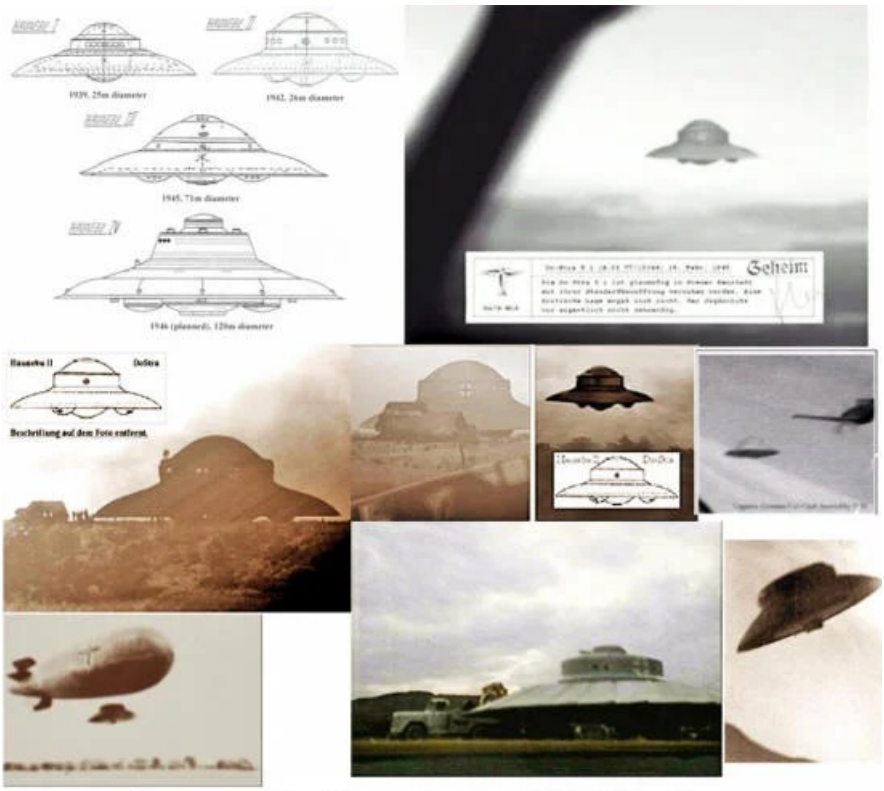
2. Eine von Rudolf Schriever und Klaus Habermohl in Prag entwickelte Scheibe, die aus einem Ring beweglicher Turbinenschaufeln um ein festes Cockpit bestand. Klein behauptete, er habe den ersten bemannten Flug dieses Flugzeugs am 14. Februar 1945 miterlebt, als es in 3 Minuten auf 12.400m stieg und in der Ebene eine Geschwindigkeit von 2.200 km/h erreichte.

In diesem Dokument, das in den Online-Archiven der Central Intelligence Agency verfügbar ist, wird Georg Klein erwähnt, der, wie es in dem Dokument heißt, erklärte:

"Obwohl viele Menschen glauben, dass die 'fliegenden Untertassen' eine Nachkriegsentwicklung sind, befanden sie sich bereits 1941 in deutschen Flugzeugfabriken".

Klein betonte, dass die Geschwindigkeit dieser 'Untertassen' nach deutschen Plänen 4.000 Kilometer pro Stunde erreichen sollte. Eine Schwierigkeit, so Klein, sei das Problem der Materialbeschaffung für den Bau der 'Untertassen' gewesen, aber auch das sei von den deutschen Ingenieuren gegen Ende 1945

gelöst worden, und man habe mit dem Bau der Objekte beginnen können, so Klein weiter.



Man kann nicht über fliegende Untertassen, geheimnisvolle Raumschiffe und fortschrittliche Technologie sprechen, ohne Hermann Oberth zu erwähnen, den Gründervater der Raketen- und Raumfahrt.

Oberth sagte:

"Es ist meine These, dass fliegende Untertassen real sind und dass es sich um Raumschiffe aus einem anderen Sonnensystem handelt. Ich denke, dass sie möglicherweise von intelligenten Beobachtern bemannt sind, die einer Rasse angehören, die vielleicht schon seit Jahrhunderten unsere Erde erforscht."

Die wahrscheinlich am meisten missverstandene und problematischste aller terrestrisch basierten Flugscheiben-Technologien liegt im Herzen der deutschen Flugscheiben-Programme, die mit der Geburt der NSDAP im Jahr 1920 begannen - volle 13 Jahre bevor Adolf Hitler als Führer des Dritten Reiches an die Macht kam.

Um die Tiefe dieser Programme zu verstehen, muss man wissen, dass die NSDAP von Anfang an von den okkulten Thule- (1917) und Vril- (1919) Gesellschaften und anderen okkulten Gruppen wie den DHvSS (Männer des Schwarzen Steins) gegründet wurde, die bis zur Jahrhundertwende mit dem alten Deutschen Orden (auch bekannt als Germanenorden) zurückreichten. So war das allererste Scheibenprojekt, das 1922 in Deutschland gebaut wurde, nicht einmal ein Flugzeug, sondern eine interdimensionale Flugmaschine in Scheibenform - die von Thule-Vril gebaute JFM.

Originalfoto der Jenseitsflugmaschine (JFM)

Grafische Rekonstruktion der JFM zur besseren Veranschaulichung

Als Adolf Hitler (ein Thule-Mitglied zusammen mit Göring, Himmler und verschiedenen anderen hochrangigen Nazifunktionären) 1933 Kanzler in Deutschland wurde, wurde die elfjährige okkulte metaphysische Wissenschaft von Thule-Vril durch offizielle staatliche Unterstützung für die fortgesetzten Scheibenentwicklungsprogramme gestärkt, die mit einer RFZ (RundFlugZeug) oder "Rundflugzeug"-Serie von Scheiben begannen, die Levitatoren verwendeten, die von W.O. Schumann von der Technischen Universität München entwickelt wurden, der an der JFM arbeitete.

1934 wurden die ersten RFZ-Scheiben gebaut, die innerhalb von fünf Jahren zu zwei umfangreichen Programmen für hochentwickelte Scheibenflugzeuge führten, die von Himmlers SS beaufsichtigt wurden - insbesondere von der technischen Abteilung E-IV (Entwicklungsstelle 4) der SS, die zur Erforschung verschiedener alternativer Energien gegründet worden war.

Diese Einheit war mit der Entwicklung der Haunebu- und Vril-Scheibenflugzeuge betraut, die die weltweit ersten elektromagnetisch-gravitischen Antriebssysteme nutzten: das Vril- und das Thule-Triebwerk.

Diese Antriebe basierten auf Hans Colers Konverter für freie Energie, der mit einem Van-De-Graaf-Bandgenerator und einem Marconi-Wirbeldynamo (einem riesigen kugelförmigen Quecksilbertank) gekoppelt war, um leistungsstarke elektromagnetische Drehfelder zu erzeugen, die die Schwerkraft beeinflussten.

Das Thule-Triebwerk verfügte über eine elektromagnetisch-gravitische Maschine, deren Herzstück ein rotierender Tank mit erhitztem Quecksilber und drei parallelen Scheiben war, die sich in entgegengesetzter Richtung drehten. Da das Quecksilber ein Leiter ist, wurde es dazu gebracht, mit einem elektrischen Feld so zu interagieren, dass es sich wie ein Supraleiter verhielt und die unmittelbare Umgebung von lokalen Schwerkrafteffekten isolieren konnte.

In jüngster Zeit wurden einige Überlegungen angestellt, die die Beobachtungen der Antigravitation bei monoatomarem Gold mit dem vergleichen, was mit dem erhitzten Quecksilber geschehen könnte. Es wurde festgestellt, dass Atome, die nicht an kohäsiven Bindungen mit anderen Atomen beteiligt sind -

"einsame Atome" - die Energie, die sie normalerweise für die Bindung aufwenden, zurückgewinnen und die Umlaufbahnen ihrer Kernteilchen beschleunigen und verzerren. Diese Verzerrungen befreien die Atome irgendwie von den Auswirkungen der Schwerkraft.

Das Antischwerkrafttriebwerk hat das Raumschiff allerdings nur von der Schwerkraft isoliert, aber nicht wirklich zum Schweben gebracht. Obwohl der Energiebedarf durch die Aufhebung der Schwerkraft stark reduziert wurde, benötigte das Scheibenflugzeug immer noch eine gewisse Leistung, um aufzusteigen und sich durch die Atmosphäre zu bewegen. Einige Versionen der Scheibe hatten Düsentriebwerke und erreichten 2900-12000 km/h. Die Thule-Gruppe entwickelte schließlich Magnetimpuls-Triebwerke, die dazu dienten, das Raumschiff zu manövrieren und anzutreiben, sobald es sich in seinem Antischwerkraftzustand befand. Da diese magnetischen Triebwerke keine "Explosion" hatten, waren sie die ideale Lösung.

Bis 1944 hatte Thule die Serien Haunebu I-III produziert - darunter einige wirklich große Scheiben, die 200 Soldaten transportieren konnten - wie das riesige, 139 Meter lange zylindrische Mutterschiff namens Andromeda-Gerat (Andromeda-Gerät). Der Triumph der Vril-Gruppe war ihr siebtes Fahrzeug, Vril-7, das speziell für interplanetarische Reisen entwickelt wurde.

Als sich der Krieg zu Gunsten der Alliierten wendete, verlegte Thule seine Produktionsstätten in ein tiefes Bergwerk wo heute Polen ist, aber damals noch Deutschland war. Sie setzten die Arbeit an ihren Flugscheiben bis zum Ende fort, als die Mine geflutet und dann eingestürzt wurde, um den Alliierten den Zugang zu verwehren. Es wird angenommen, dass alle Scheiben, die sich in dieser Anlage befanden, weggeflogen wurden, aber einige glauben, dass zumindest eine oder zwei gefunden und mitgenommen wurden. Der Standort zeigt das Fundament eines großen Stromgenerators mit Leitungen, die in die Mitte einer großen Betonplattform führen, die heute noch vorhanden ist.

Vril-Plattform

Viele haben sich oft gefragt, warum Deutschland bei Kriegsbeginn 1939 diese fortschrittlichen und einzigartigen Maschinen nicht im Luftkampf eingesetzt hat?

Die einfachste Erklärung liegt in der Tatsache, dass diese Maschinen trotz ihrer überlegenen Gesamtleistung im Vergleich zu herkömmlichen Flugzeugen mit Kolbenmotoren und frühen Düsenflugzeugen realistischerweise nicht für andere nützliche militärische Aufgaben als die einfachsten Transport- und Aufklärungsaufgaben eingesetzt werden konnten. Die starken EM-Motoren waren schwer zu kontrollieren und konnten die Flugeigenschaften von Hochleistungsjägern wie der Me BF 109 oder der Fw 190 nicht imitieren. Es gab nur sehr wenig Platz für offensive oder defensive Bewaffnung in diesen Entwürfen, abgesehen von einigen experimentellen leichten MG- und MK-Kanonen, die sich im Flug als unpraktisch erwiesen, und einer ziemlich großen experimentellen Donar-Kraftstrahlkanone. Diese Kanonen neigten dazu, die Scheibe stark zu destabilisieren und wurden schließlich entfernt. Die Scheibenkörper selbst waren nicht in der Lage, im Inneren oder an der Außenseite irgendwelche Geschütze zu tragen (keine Bomben, ungelenkten Raketen oder Flugkörper) und konnten nur Drehungen von 22,5, 45 und 90 Grad ausführen. Aber das ist nicht der eigentliche Grund, warum Deutschland diese Geräte nicht als Waffe einsetzen konnte.

Als die Realität des Krieges immer deutlicher wurde, waren die Mitglieder der Vril-Gesellschaft zunehmend frustriert über die Versuche, die von ihnen entwickelte Technologie für Tötungsmaschinen zu nutzen.

Um die Weihnachtszeit 1943 fand im Seebad Kolberg eine wichtige Sitzung der Vril-Gesellschaft statt. Die Vril-Damen Maria Ortic und "Sigrun" führten den Vorsitz und diskutierten die Dringlichkeit des Aldebaran-Projekts. Sie befürchteten, dass das Kriegschaos eine Gefahr für ihr Ziel darstellte, das Zeitkrümmungspotenzial des Vril-Motors zu nutzen, um ihre Wohltäter auf ihrem Planeten Aldebaran zu erreichen. Die Medien hatten genaue Informationen über die bewohnbaren Planeten um die Sonne Aldebaran erhalten und planten bereits eine Reise dorthin.

Einige Wochen später, bei einem Treffen zwischen Hitler, Himmler, Kunkel (von der Vril-Gesellschaft) und Dr. Schumann am 22. Januar 1944, wurde das Aldebaran-Projekt besprochen. Das Antischwerkrafttriebwerk erzeugte, wenn es angebunden war, ein Zeit-Warp-Feld. Vril war gesagt worden, dass sie damit schneller als mit Lichtgeschwindigkeit reisen könnten. Sie hatten genaue Angaben darüber gemacht, wie dies erreicht werden sollte. Und zwar so genau, dass ein Testflug durchgeführt wurde.

Sie durften Vril-7 benutzen, eine großvolumige Scheibe mit einem Durchmesser von 45 Metern, die gerade gebaut und getestet worden war. Berichten zufolge fand der erste Testflug im "Dimensionskanal" im Winter 1944 statt, wobei das Fahrzeug fest angebunden war. Auf diese Weise konnte der Vril-

Antrieb als eine Art Sternentor genutzt werden. Es war eine ernüchternde Erfahrung, die nur knapp an einer Katastrophe vorbeiging. Die Vril 7 kehrte nach dem "Flug" zurück und sah aus, "als ob sie hundert Jahre lang geflogen wäre". Die Außenhaut war an mehreren Stellen beschädigt. Diese Probleme mussten auf jeden Fall behoben werden, bevor die "echte" Reise nach Aldebaran angetreten werden konnte, sonst würden die Passagiere nicht überleben.

Vril 7 auf dem Brandenburger Erprobungsgelände. Die Frau im Vordergrund ist das Medium der Vril-Gesellschaft "Sigrun", die auf anderen Fotos aus dem Zweiten Weltkrieg vor Fw 190-Jagdflugzeugen zu sehen ist. Sie überwachte nicht nur den Bau der Vril-7, sondern war auch deren Pilotin.

Das Vril-Medium "Sigrun" reiste häufig in die Anlage, um den Bau und die Tests der Vril 7 zu überwachen. 1944 trat eine Gruppe von Ingenieuren mit einer Anfrage an sie heran. Sie wollten wissen, ob der Motor des Vril-Triebwerks für eines ihrer Projekte - den strategischen Bomber Arado E.555 - verwendet werden könnte. Die Antwort lautete abrupt: "Nein", und sie kehrten zu ihren konventionellen Entwürfen zurück. Sigrun war eigentlich beleidigt, denn der gesamte Zweck der Vril-Scheiben war ursprünglich auf die friedliche Raumfahrt ausgerichtet.

Sowohl den Aldebaranern als auch den Vril-Leuten wurde klar, dass das "Geschenk" unklug eingesetzt worden war. Die Produktion von Scheiben mit Geschütztürmen und ferngesteuerten "Waffen"-Scheiben widersprach dem ursprünglichen Motiv.

Die Vril besuchten die Bewohner von Aldebaran unter der Antarktis, wie gut dokumentiert ist, und begannen ein Programm zur Besiedlung einer unterirdischen Insel namens Neuschwabenland. In den späteren Jahren des Zweiten Weltkriegs wurde festgestellt, dass die SS spezielle Zuchtprogramme - ähnlich denen der aldebaranischen Rasse - durchgeführt hatte, deren Nachkommen dazu bestimmt waren, dieses antarktische Land zu besiedeln.

Während des Krieges, insbesondere in der letzten Kriegsphase, fuhren deutsche U-Boote häufig in den Südatlantik, nach Südamerika und in die Antarktis. Deutschland errichtete auch schwimmende meteorologische Bojen in antarktischen Gewässern und Wetterstationen auf Inseln zwischen der Antarktis und der Spitze Südamerikas.

Das SS-RuSHA (Rasse und SeidlungsHauptAmt) begann 1942 mit der Entnahme von Frauen arischer Abstammung (Volksdeutsch) aus der Ukraine, um sie zur Basis 211 zu transportieren.

Zehntausend blonde und wohlproportionierte Frauen im Alter von 17 bis 24 Jahren wurden für das Projekt rekrutiert, zusammen mit 2.500 in Russland dienenden Soldaten der Waffen-SS. Ziel dieses gewaltigen Unterfangens war es, auf dem Stützpunkt 211 eine Kolonie zu errichten, die für die Besiedlung und die weitere Entwicklung der Thule-Vril-Technologie geeignet war.

Es wird vermutet, dass sowohl die Thule- als auch die Vril-Gesellschaft diese Technologie bei Kriegsende unter SS-General Kammler, der für die geheimsten deutschen Waffenprogramme verantwortlich war, zum Stützpunkt 211 evakuierten.

Zwei U-Boote, die nach dem Krieg in Argentinien kapitulierten, sollen ebenfalls Fracht und hochrangige SS-Leute zum Stützpunkt 211 gebracht haben. Beide Boote waren bei der Kapitulation leer, und die Besatzungen weigerten sich, ihre Ladung und ihr Ziel preiszugeben.

Anfang März 1945 erhielt die Thule-Gesellschaft einen von Maria Orsich unterzeichneten Brief, der sich auf die Reise nach Aldebaran bezog. Anscheinend hatten einige der Vril-Gruppe die Reise bereits angetreten und beschlossen, dort zu bleiben. Der Brief endet mit "neimand bleibt hier".

Während der Besetzung Deutschlands, Anfang 1945, entdeckten die Amerikaner in den Geheimarchiven der SS Fotos der Haunebu II und der Vril I sowie des Andromeda-Geräts - das 300 Fuß lange zigarrenförmige Schiff.

Aber ihr wertvollster Fund waren zwei prominente Wissenschaftler, Viktor Schauberger und Wernher von Braun, die im Rahmen des inzwischen nicht mehr geheimen Projekts Paperclip in die USA eingeschleust wurden.

Kein Wunder, dass ein gewisser amerikanischer Luft- und Raumfahrtentwickler vor seinem Tod gestanden haben soll: *"Wenn die Öffentlichkeit jemals erfährt, dass wir diese Technologie all die Jahre besaßen, wird sie uns nie verzeihen, dass wir sie geheimgehalten haben."*